

Prospect

der

Elektrischen Strassenbahn

St. Gallen - Speicher - Trogen.

I. Zweck des Unternehmens.

Das Unternehmen bezweckt den Bau und Betrieb der oben genannten elektrischen Strassenbahn auf Grund des von Herrn Ingenieur Dr. Du Riche-Preller aufgestellten Projektes und nach Massgabe der Concession, welche vom Kanton St. Gallen am 16. Mai 1899, von der Stadt St. Gallen am 10./18. Mai 1899, vom Kanton Appenzell A. Rh. am 16. Mai 1899, und von der Bundesversammlung am 6. Oktober 1899 an die am Fusse dieses Prospectes bezeichneten Concessionsinhaber zu Handen der zu bildenden Aktiengesellschaft ertheilt wurde.

II. Tracé und Länge der Bahn.

Vom Brühlthor in St. Gallen, als Anschlusspunkt an das städtische Trambahnnetz, ausgehend, führt die Bahn längs dem Burggraben in die Lindebühlstrasse bis zum Scheidweg und verfolgt von hier aus die Staatsstrasse auf St. Gallischem und Ausserrhodischem Gebiet über Vögelinsegg nach Speicher und Trogen, wo sie im Dorfplatz ihren Endpunkt findet.

Durch Vertrag mit der Stadt St. Gallen vom 10./18. Mai 1899 ist die Mitbenützung der städtischen Trambahn vom Brühlthor bis zum Bahnhof V. S. B., und folglich der Anschluss an letzterem sowohl für Personen- als für Güterverkehr gesichert.

Die Baulänge der Bahn vom Brühlthor in St. Gallen bis zum Dorfplatz in Trogen ist 10 km.; die Betriebslänge vom Bahnhof V. S. B. ab bis Trogen 11 km. exclusive Ausweiche- und Nebengeleise.

III. Vorthelle des Unternehmens.

Unter den mannigfachen, durch doppelte fachmännische Expertise eingehend erörterten und anerkannten Vorthellen der elektrischen Strassenbahn, sind namentlich folgende hervorzuheben:

1. Die Bahn sichert dem regen, geschäftlichen Verkehr zwischen Trogen, Speicher und St. Gallen die ersehnte Schienenverbindung für Personen- und Güterbeförderung auf dem kürzesten und direktesten Wege.
2. Durch ihre offene, prachtvolle und aussichtsreiche Lage bietet die Bahn, wie wenige ihrer Art, eine Fülle von landschaftlichen Reizen für den Touristenverkehr.

3. Vermöge der auf der städtischen Strecke Scheidweg-Brühlthor vorgesehenen umfangreichen Strassencorrectionen gestaltet sich die Einführung der Bahn in die Stadt, sowie der Anschluss an die städtische Trambahn, an den Bahnhof V. S. B. und an andere bei letzterem convergirenden Bahnen nach allen Richtungen hin äusserst günstig.
4. Abgesehen von der anerkannten Annehmlichkeit, Beweglichkeit und Bequemlichkeit des elektrischen Betriebes im Gegensatz zu dem lästigen Rauch und der Schwerfälligkeit des Dampfbetriebes, sichert die Strassenbahn der Landesgegend als erfahrungsgemässe Folge solcher Anlagen, eine erhebliche Steigerung im Werth des Grundeigenthums, Entfaltung der Bauthätigkeit, der Industrie und der geschäftlichen Beziehungen, Hebung des landwirthschaftlichen und allgemeinen Wohlstandes, Erhöhung der Steuerkraft der Gemeinden, und als charakteristischen, höchst wichtigen Vorzug elektrischer Strassenbahnen, häufige und billige Fahrgelegenheiten.

IV. Bahnbetrieb und Beleuchtung von Speicher und Trogen.

Die Lieferung der für den Betrieb der Bahn erforderlichen elektrischen Kraft ist durch Vertrag mit dem Kubelwerk gesichert. Für den Betrieb der städtischen Trambahnstrecke Scheidweg-Brühlthor-Bahnhof V. S. B. wird die Kraft vom Elektrizitätswerk St. Gallen geliefert.

Der Bahnbetrieb wird so eingerichtet, dass die Wagen bzw. Züge direkt vom Dorfplatz Trogen über Speicher und Vögelinsegg nach dem Bahnhof V. S. B. in St. Gallen und vice-versa, d. h. ohne Umsteigen der Passagiere oder Umladen der Güter fahren.

Ausser dem Strom für den Bahnbetrieb ist durch denselben Vertrag mit dem Kubelwerk auch die Stromlieferung für die elektrische Beleuchtung von Speicher und Trogen, sowie für Motoren in diesen Ortschaften gesichert. Dieser Vertrag, welcher, behufs rechtzeitiger Sicherung angemessener Kraft für die Bahn und für Lokalzwecke, und vorgängig der Bildung der Bahngesellschaft, zwischen dem Kubelwerk und den beiden Gemeinden Speicher und Trogen kontrahirt ist, wird von der Bahngesellschaft bei deren Konstituierung übernommen. Dieselbe übernimmt ausserdem die Erstellung und den Betrieb der Vertheilungs- und Installations-Anlage in den beiden Ortschaften, wogegen letztere der Gesellschaft die dem Kubelwerk zu entrichtende jährliche Minimaleinnahme von Fr. 10,000. -- für Primärstrom zu Beleuchtungszwecken garantiren. Ein weiterer erheblicher Vortheil für die beiden Ortschaften besteht darin, dass der Strom an den installirten Lampen und Motoren von Seiten der Gesellschaft zu den Preisen des Kubeltarifes geliefert wird.

V. Baukapital.

Der Kostenvoranschlag ergibt zu heutigen Materialpreisen und unter Berücksichtigung des vom Kanton St. Gallen vorgeschriebenen Rillenschienenoberbaues, sowie inclusive der städtischen Strecke in St. Gallen (zusammen 11 km. Baulänge) einen Aufwand von Fr. 1,080,000. —, zuzüglich der veranschlagten Nettokosten der Strassenkorrectionen in St. Gallen von Fr. 120,000. — sowie der Anlagekosten der Beleuchtungsnetze in Speicher und Trogen von Fr. 100,000. —, also einen Totalaufwand von Fr. 1,300,000. —.

Die projektirte Anlage setzt sich zusammen wie folgt:

I. Unterbau: Correction und Regulirung der Strassenfahrbahn auf Geleise- seite incl. Graben, Schalen, Dohlen, Geländern, Bäumen und Wehrsteinen; Correction bei Vögelinsegg, Beitrag zur Correction im Dorf Speicher, und zur Correction der Sägli-Brücke, Nebenarbeiten und Verschiedenes	Fr. 69,000. —
II. Oberbau: Geleiseanlage 0,5 km. städtische Strecke Brühlthor-Scheidweg nach städtischen Normalien. St. Gallen, 9,5 km. Scheidweg-Trogen Rillen- schienen und Querschwellen, Oberbau, zuzüglich 1 km. Anlage von 5 Ausweichegeleisen ausserhalb der Strasse, Weichen, Kreuzungen, Neben- geleise in Stationen Speicher und Trogen, Total 11 km. Geleiseanlage, Ausrüstung und Reserve	„ 321,000. —
III. Hochbauten: Centralremise, Reparaturwerkstätte und Umformerstation, Bureaux, Dienstwohnung, Güterschuppen und Wartesaal in Speicher, Güterschuppen, Wartesaal und Bureaux in Trogen, inclusive Landerwerb	„ 130,000. —
IV. Elektrische Leitungs- und Maschinenanlage:	
a) Leitungsanlage. Städtische Strecke Brühlthor-Wildeggsstrasse St. Gallen mit eisernen Masten, 1 km.; Wildeggsstrasse-Trogen mit hölzernen Masten und eisernen Auslegern, streckenweise beiderseitige Masten bezw. Wandrosetten mit Spanndrähten, 9 km. zuzüglich 1 km. Ausweiche- und Nebengeleise, Total 11 km. Contact- und Speiseleitungen mit Schienenstossverbindungen zur Rückleitung;	
b) Maschinenanlage. Umformer-Station in Speicher, 2 Gruppen Dreh- strommotoren und Gleichstromdynamomas mit Schaltbrett und Zubehör, elektrische Beleuchtung der sämtlichen Räumlichkeiten	„ 225,000. —
V. Rollmaterial. 4 umschlossene Personenmotorwagen à 32/36 Plätze und 75 PS., 4 Personenmotorwagen à 28/30 Plätze und 40 PS., 2 Güter- motorwagen à 3 T. Tragkraft und 75 PS., 4 offene Güterwagen à 5 T. Tragkraft, 1 Reparatur- und Salzstreuwagen mit Schneepflug, 1 Mon- tirungswagen, 1 Postwagen, Reserve	„ 223,000. —
VI. Einfriedigungen und Signale. Haltetafeln in ca. 20 Haltestellen, Warnungstafeln bei Wegübergängen, Diensttelefonleitung mit 5 Anschluss- apparaten und Verschiedenes	„ 10,000. —
VII. Vorarbeiten und Baupläne	„ 10,000. —
VIII. Bauleitung und Verwaltung der Gesellschaft während der Bauzeit	„ 30,000. —
IX. Bauzinsen	„ 15,000. —
X. Diverses: Entschädigungen für Telephon-Versetzungen und Verdoppelung von Leitungen, Mobiliar und Geräthschaften, Betriebseinrichtungen und Verschiedenes	„ 47,000. —
	Fr. 1,080,000. —
Strassencorrectionen in St. Gallen: Erwerbung von Gebäuden und Anlage eines fliegenden Trottoirs in der Linsebühlstrasse, abzüglich Erlös für Bauplatz und Subvention à fonds perdu der Stadt St. Gallen	netto Fr. 120,000. —
Vertheilungsnetz für Beleuchtung von Speicher und Trogen und Installations-Kapital	„ 100,000. —
	Total Fr. 1,300,000. —

VI. Rentabilitäts-Berechnung.

Die Berechnung des Personenverkehrs basirt auf einer mittleren Frequenz von 12 jährlichen Fahrten pro Anwohner der direkt angeschlossenen Bevölkerung von 12,500 Anwohnern, wobei die Stadt St. Gallen nur mit dem sechsten Theil ihrer Bevölkerung berücksichtigt ist.

Die mittlere Fahrtaxe ist unter dem in der Bundesconcession bewilligten Tarif gehalten. Dasselbe gilt von dem Ansatz für Güterverkehr. In der Personentaxe ist ausserdem ein Rabatt auf Hin- und Rückfahrt berücksichtigt.

Die reinen Betriebsausgaben sind berechnet unter Berücksichtigung der mit dem Kubelwerk vereinbarten Kraftkosten; ausserdem ist eine angemessene Einlage in die Specialfonds ausgesetzt.

Das fahrplanmässige Betriebsprogramm basirt auf 8 bis 9 Personenfahrten und 2 Güterfahrten in jeder Richtung pro Tag mit einem angemessenen Zuschlag für Extra-Personenfahrten an Sonn- und Festtagen oder bei anderen ausserordentlichen Anlässen.

Für den Personenverkehr sind geräumige Motorwagen mit vollständig umschlossenen Perrons und ausserdem eine Anzahl kleinerer Motorwagen mit offenen Perrons und Schirmdächern vorgesehen, welche letztere für den Lokaltramverkehr auf der städtischen Strecke Bahnhof V. S. B.-Scheidweg, und gleichzeitig als Anhängewagen für den durchgehenden Verkehr benutzt werden können. *)

Für den Güterverkehr sind Motorwagen und ausserdem offene Güterwagen à 5 Tonnen Tragkraft vorgesehen.

Die Leistungen der Motoren und die Wagengewichte sind so bemessen, dass die Personen- und Güterwagen je nach den Betriebserfordernissen beliebig combinirt werden können.

Haltestellen sind an folgenden Punkten vorgesehen:

St. Gallen: Brühlthor, Speiserthor, Scheidweg, Wildeggsstrasse; — Bavaria, Kloster Notkersegg, Kurzegg, beim „Bären“ (für Schlipf und St. Georgen), beim „Rank“; in Speicher: bei der „Rose“ alte Strasse Vögelinsegg, Krone, Post, Brugg, Bendlehn, Sägli; — Trogen: Gfeld und Dorfplatz. Dieselben können selbstverständlich nach Bedarf vermehrt bzw. verschoben werden.

Güter werden abgefertigt in Speicher und in Trogen. In Speicher wird die Station mit der Centralremise und Reparaturwerkstätte und zugleich mit der Kraftvertheilungsanlage verbunden. In Trogen ist eine besondere einfache Station für Abfertigung von Güterverkehr zu erstellen. Am neuen Bahnhof V. S. B. in St. Gallen sind angemessene Betriebseinrichtungen für Güterverkehr, eventuell durch Mitbenutzung der Nebengeleise der Appenzeller Strassenbahn, und für Personenverkehr durch Mitbenutzung der neuen Bahnhofs-Lokalitäten zu treffen.

In der Rentabilitätsberechnung ist ausserdem als integrierender Bestandtheil des Unternehmens der Geschäftszweig: Beleuchtung etc. von Speicher und Trogen inbegriffen.

Das voraussichtliche Betriebsergebniss stellt sich wie folgt:

a) **Bahnbetrieb:**

Einnahmen:

Personenverkehr: 150,000 Personen im Mittel à 50 Cts.	Fr.	75,000.	—
Güterverkehr: 8000 Tonnen im Mittel à Fr. 3.50	„	28,000.	—
Postverkehr und Diverses	„	4,000.	—
		Fr.	107,000. —

Ausgaben:

90,000 Zugskilometer à	Fr.	—.	60
Einlagen in Specialfonds (10 km. à Fr. 1000. —)	„	—.	10
	Fr.	—.	70
	Fr.	63,000.	—
Ueberschuss	Fr.	44,000.	—

*) Der Post- und Paquetverkehr wird in besonderen kleinen 4 rädri gen Anhängewagen geführt werden.

b) **Beleuchtung etc. von Speicher und Trogen:****Einnahmen:**

Speisung von ca. 2000 Normallampen
à 16 Kerzen im Mittel à Fr. 14. — Fr. 28,000. —

Ausgaben:

Unterhalt von Transformatoren und Leitungen, Bedienung, Reparaturen, Betriebsleitung	„ 10,000. —	
Garantirte Minimaleinnahme für Kubelwerk	„ 10,000. —	
Amortisation 4 % auf Kapital Fr. 100,000. —	„ 4,000. —	
		Fr. 24,000. —
Ueberschuss = Zins 4 %		Fr. 4,000. —
	Total-Ueberschuss	Fr. 48,000. —

Schluss.

Das veranschlagte Baukapital von Fr. 1,300,000. — ist zu beschaffen durch Fr. 700,000. — in Aktien und durch Fr. 600,000. — in 4½ % Obligationen. Nach Deckung der Obligationenzinsen von Fr. 27,000. — entspricht der verbleibende Ueberschuss einer voraussichtlichen Verzinsung des Aktienkapitals von 3 Prozent.

Die Gesellschaft kann sich vorerst mit einem Aktienkapital von Fr. 500,000. — konstituieren, mit dem Vorbehalt, dasselbe nach Fertigstellung der Baupläne entsprechend dem dannzumal definitiv festzustellenden Kostenaufwand zu erhöhen und den Restbetrag durch eine Obligationen-Anleihe zu beschaffen.

Die erste Einzahlung von 25 Prozent auf das vorerwähnte Aktienkapital von Fr. 500,000. — hat für die Erstellung der elektrischen Vertheilungs- und Beleuchtungsanlage in Speicher und Trogen, sowie für die Fertigstellung der Baupläne der Bahn und für laufende Ausgaben und Bedürfnisse der Gesellschaft zu dienen.

Sollte nach Fertigstellung der erwähnten Baupläne das für die betriebsfertige Erstellung der Bahn erforderliche Baukapital dannzumal nicht vollständig, bzw. innert 18 Monaten von jenem Zeitpunkt an, beschafft werden können, so kann das Aktienkapital der Gesellschaft von Fr. 500,000. — auf Fr. 125,000. — reduziert werden.

Zürich, Speicher und Trogen, Ende April 1900.

Die übrigen Mitglieder des Eisenbahnkomites:

Gustav Altherr, Ktsrth., Speicher.
Emil Zürcher, „ „
J. U. Rechsteiner, Alt-Gmdrth., Speicher.
Hans Urech, Gemeinderichter „
J. Sturzenegger-Meyer, Alt-Ktsrth., Trogen.
Aug. Meier, Alt-Dir., Trogen.
Theod. Fisch, Gemeinderichter, Trogen.
J. Bruderer-Buff, Alt-Gmdhptm., „

Die Concessionäre:

Dr. Du Riche-Preller, Ingen., Zürich.
O. Hohl, Gmdhptm., Trogen.
K. Hörler, Alt-Hptm., Speicher.
H. Lutz-Zollikofer, Bzger.-Präs., Trogen.